

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/1136**od 13. srpnja 2015.****o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 402/2013 o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za vrednovanje i procjenu rizika****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktivu 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti željeznice) ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 6. stavak 4.,

budući da:

- (1) U skladu s Direktivom 2004/49/EZ, trebalo bi postupno uvesti zajedničke sigurnosne metode kako bi se osiguralo da se održi i, kada je to potrebno i praktično, unaprijedi visoka razina sigurnosti.
- (2) Dana 12. listopada 2010. Komisija je dala zaduženje Europskoj agenciji za željeznice (dalje u tekstu: „Agencija”) u skladu s Direktivom 2004/49/EZ da izmijeni Uredbu Komisije (EZ) br. 352/2009 ⁽²⁾. Revizija ove Uredbe bila je nužna kako bi se uzele u obzir daljnje promjene uloga i odgovornosti tijela za procjenu iz članka 6. navedene Uredbe te dodatni usklađeni kriteriji prihvatljivog rizika koji bi se mogli upotrijebiti za procjenu prihvatljivosti rizika nastalih zbog kvarova tehničkih sustava u slučajevima u kojima se predlagatelj odluči za upotrebu načela eksplicitne ocjene rizika. Bilo je nužno provjeriti da bi se, uključivanjem prethodno navedenih dodatnih usklađenih kriterija prihvatljivosti rizika, u Uniji zadržala barem trenutačna razina sigurnosti željeznice, kako je propisano člankom 4. stavkom 1. Direktive 2004/49/EZ. Za to je bilo potrebno puno više vremena od očekivanog pa je Komisija stoga donijela Provedbenu uredbu (EU) br. 402/2013 ⁽³⁾ u kojoj se zadržava kriterij prihvatljivosti rizika koji se nalazi u Uredbi (EZ) br. 352/2009.
- (3) Procjena utjecaja provedena zbog promjena uvedenih Provedbenom uredbom (EU) br. 402/2013 uključivala je analizu usklađenih kriterija prihvatljivog rizika za tehničke sustave. U izvješću je naglašena važnost uključivanja dodatnih kriterija prihvatljivosti rizika koji nisu predviđeni na temelju postojeće Uredbe u zajedničku sigurnosnu metodu. Tim bi se kriterijima trebalo olakšati da države članice međusobno priznaju strukturne podsustave i vozila usklađene sa zakonodavstvom Unije u području interoperabilnosti željeznica.
- (4) Kako bi se razlikovalo prihvaćanje rizika povezanih s tehničkim sustavima od prihvaćanja operativnih rizika i ukupnog rizika na razini željezničkog sustava, izraz „kriteriji prihvatljivosti rizika” u pogledu tehničkih sustava trebalo bi zamijeniti izrazom „usklađeni projektni ciljevi” za takve tehničke sustave. Usklađeni projektni ciljevi predloženi u ovoj Uredbi mogli bi se upotrijebiti za dokazivanje prihvatljivosti rizika proizašlih iz kvarova funkcija tehničkog sustava, u slučajevima u kojima predlagatelj odluči upotrijebiti načelo eksplicitne ocjene rizika. Pojedine definicije trebalo bi izmijeniti kako bi odražavale novije promjene u terminologiji, a trebalo bi dodati i nove definicije.
- (5) Agencija je Komisiji dostavila svoju preporuku o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 402/2013 čija je svrha baviti se preostalim ciljem u okviru zadataka Komisije koji se odnosi na usklađene projektne ciljeve. Ova se Uredba temelji na preporuci Agencije.

⁽¹⁾ SL L 164, 30.4.2004., str. 44.

⁽²⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 352/2009 od 24. travnja 2009. o donošenju zajedničke sigurnosne metode za vrednovanje i procjenu rizika iz članka 6. stavka 3. točke (a) Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 108, 29.4.2009., str. 4.).

⁽³⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 402/2013 od 30. travnja 2013. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za vrednovanje i procjenu rizika i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 352/2009 (SL L 121, 3.5.2013., str. 8.).

- (6) Provedbenu uredbu (EU) br. 402/2013 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (7) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog u skladu s člankom 27. stavkom 1. Direktive 2004/49/EZ,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Provedbena uredba (EU) br. 402/2013 mijenja se kako slijedi:

1. Članak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (9) zamjenjuje se sljedećim:

„(9) ‚sigurnosni zahtjevi‘ znači sigurnosne značajke (kvalitativne ili kvantitativne, ili prema potrebi i kvalitativne i kvantitativne) potrebne za projektiranje, rad (uključujući operativna pravila) i održavanje sustava kako bi se ispunili zakonski ciljevi sigurnosti ili ciljevi sigurnosti poduzeća;”

(b) točka (23) zamjenjuje se sljedećim:

„(23) ‚katastrofalna nesreća‘ znači nesreća koja uglavnom pogađa velik broj osoba i čija su posljedica brojni smrtni slučajevi;”

(c) dodaju se sljedeće točke od (32) do (37):

„(32) ‚sustavni kvar‘ znači kvar koji se stalno ponavlja pri određenoj kombinaciji ulaznih faktora ili u određenim uvjetima okoliša ili primjene;

(33) ‚sustavna pogreška‘ znači svojstvena pogreška u specifikacijama, projektiranju, proizvodnji, ugradnji, radu ili održavanju sustava koji se procjenjuje;

(34) ‚prepreka‘ znači tehnička, operativna ili organizacijska mjera kontrole rizika izvan sustava koji se procjenjuje kojom se smanjuje učestalost pojave hazarda ili se ublažava ozbiljnost moguće posljedice tog hazarda;

(35) ‚kritična nesreća‘ znači nesreća koja obično pogađa vrlo mali broj osoba i čija je posljedica najmanje jedan smrtni slučaj;

(36) ‚iznimno malo vjerojatno‘ znači da se kvar pojavljuje 10^{-9} puta po satu rada ili rjeđe;

(37) ‚malo vjerojatno‘ znači da se kvar pojavljuje 10^{-7} puta po satu rada ili rjeđe.”

(2) Prilog I. izmjenjuje se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 13. srpnja 2015.

Za Komisiju
Predsjednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOG

Prilog I. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) br. 402/2013 mijenja se kako slijedi:

1. Točka 2.5.1. zamjenjuje se sljedećim:

„2.5.1 Ako hazardi nisu obuhvaćeni jednim od dvaju načela prihvatljivog rizika opisanih u točkama 2.3. i 2.4., dokazivanje prihvatljivosti rizika provodi se eksplicitnom ocjenom i vrednovanjem rizika. Rizici koji proizlaze iz tih hazarda ocjenjuju se bilo kvantitativno ili kvalitativno, ili prema potrebi i kvantitativno i kvalitativno, uvažavajući postojeće mjere sigurnosti.”

2. Točke od 2.5.4. do 2.5.7. zamjenjuju se sljedećim:

„2.5.4 Predlagatelj nije obavezan provoditi dodatnu eksplicitnu ocjenu rizika za rizike koji se upotrebom kodeksa prakse ili referentnih sustava već smatraju prihvatljivima.

2.5.5 Ako hazardi proizlaze iz kvarova funkcija tehničkog sustava, ne dovodeći u pitanje točke 2.5.1. i 2.5.4., na te kvarove primjenjuju sljedeći usklađeni projektni ciljevi:

(a) ako postoji mogućnost da kvar dovede izravno do katastrofalne nesreće, povezani rizik ne mora se dodatno smanjiti ako je dokazano da je pojava kvara funkcije iznimno malo vjerojatna;

(b) ako postoji mogućnost da kvar dovede izravno do kritične nesreće, povezani rizik ne mora se dodatno smanjiti ako je dokazano da je pojava kvara funkcije malo vjerojatna.

Izbor između definicije (23) i definicije (35) ovisi o najizglednijoj posljedici kvara kojom se ugrožava sigurnost.

2.5.6 Ne dovodeći u pitanje točke 2.5.1. i 2.5.4., usklađeni projektni ciljevi utvrđeni u točki 2.5.5. upotrebljavaju se za projektiranje električnih i elektronskih tehničkih sustava te programabilnih elektronskih tehničkih sustava. To su najzahtjevniji projektni ciljevi čije se uzajamno priznavanje može tražiti.

Ne upotrebljavaju se kao ukupni kvantitativni ciljevi za cijeli željeznički sustav države članice ni za projektiranje u potpunosti mehaničkih tehničkih sustava.

Za mješovite tehničke sustave koji se sastoje od u potpunosti mehaničkog dijela te električnog, elektroničkog i programabilnog elektroničkog dijela, utvrđivanje hazarda provodi se u skladu s točkom 2.2.5. Hazardi koji proizlaze iz u potpunosti mehaničkog dijela ne nadziru se upotrebom usklađenih projektnih ciljeva utvrđenih u točki 2.5.5.

2.5.7 Rizik povezan s kvarovima funkcija tehničkih sustava iz točke 2.5.5. smatra se prihvatljivim ako su ispunjeni i sljedeći uvjeti:

(a) dokazana je usklađenost s primjenjivim usklađenim projektnim ciljevima;

(b) povezani sustavni kvarovi i sustavne pogreške nadziru se u skladu s postupcima za sigurnost i kvalitetu razmjernima usklađenom projektnom cilju primjenjivom na tehnički sustav koji se procjenjuje i definiranom u općeprihvaćenim odgovarajućim normama;

(c) uvjeti primjene za sigurnu integraciju tehničkog sustava koji se procjenjuje u željeznički sustav utvrđuju se i popisuju u popisu hazarda u skladu s točkom 4. U skladu s točkom 1.2.2. ti uvjeti primjene prenose se na sudionika odgovornog za dokazivanje sigurne integracije.”

(3) Dodaju se sljedeće točke od 2.5.8. do 2.5.12.:

„2.5.8 Sljedeće specifične definicije primjenjuju se u odnosu na usklađene kvantitativne projektne ciljeve tehničkih sustava:

(a) pojam ‚izravno‘ znači da postoji mogućnost da kvar funkcije dovede do vrste nesreće iz točke 2.5.5. pri čemu nije potrebno da nastanu dodatni kvarovi;

(b) pojam ‚mogućnost‘ znači da kvar funkcije može dovesti do vrste nesreće iz točke 2.5.5.

- 2.5.9 Ako kvar funkcije tehničkog sustava koji se procjenjuje ne dovodi izravno do predmetnog rizika, primjena manje zahtjevnih projektnih ciljeva dopuštena je ako predlagatelj može dokazati da se upotrebom prepreka kako su definirane u članku 3. stavku 34. omogućuje postizanje jednake razine sigurnosti.
- 2.5.10 Ne dovodeći u pitanje postupak naveden u članku 8. Direktive 2004/49/EZ ili članku 17. stavku 3. Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*), u okviru prijavljenog nacionalnog pravila, za tehničke sustave koji se procjenjuju može se tražiti zahtjevniji projektni cilj od usklađenih projektnih ciljeva utvrđenih u točki 2.5.5. kako bi se održala postojeća razina sigurnosti u državi članici. U slučaju dodatnih odobrenja za stavljanje u upotrebu željezničkih vozila primjenjuju se postupci iz članaka 23. i 25. Direktive 2008/57/EZ.
- 2.5.11 Ako je tehnički sustav razvijen na temelju zahtjeva utvrđenih u točki 2.5.5., načelo uzajamnog priznavanja primjenjivo je u skladu s člankom 15. stavkom 5.
- Međutim, ako za određeni hazard predlagatelj može dokazati da se postojeća razina sigurnosti u državi članici u kojoj se sustav upotrebljava može zadržati projektnim ciljem koji je manje zahtjevan od usklađenog projektnog cilja, onda se taj manje zahtjevan projektni cilj može upotrebljavati umjesto usklađenoga.
- 2.5.12 Eksplicitna ocjena i vrednovanje rizika moraju ispunjavati najmanje sljedeće zahtjeve:
- (a) metode koje se upotrebljavaju za eksplicitnu ocjenu rizika moraju ispravno odražavati sustav koji se procjenjuje i njegove parametre (uključujući sve načine rada);
 - (b) rezultati moraju biti dovoljno točni kako bi služili kao čvrsta osnova za donošenje odluka. Manje promjene u ulaznim pretpostavkama ili preduvjetima ne smiju rezultirati značajno drugačijim zahtjevima.

(*) Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (SL L 191, 18.7.2008., str. 1.).”